



یادگاری

۱ آنچه امروز به سختی و با زحمات طاقت فرسای دست‌اندرکاران پروژه‌های عمرانی شهر تهران در اختیار شهروندان صبور پایتخت قرار می‌گیرد، یادگاری‌های دوره کنونی مدیریت شهری است. همان‌طور که امروز وقتی از بزرگراهی مثل بزرگراه شهید همت گذری کنیم و اغلب یادمان هم نمی‌آید که چه روزهایی بر کارفرما، مجری، پیمانکار، مشاور و کارگران شاغل در این پروژه تأثیر گذار شهری گذشت، قطعاً نسل‌های آینده نیز از روند ساخت و تکمیل بزرگراهی مثل بزرگراه یادگار امام (ره) چیزی به یاد نمی‌آورند. البته نگاه جامعه مهندسی و کارشناسان مسائل اجتماعی و شهری به مقوله توسعه گام به گام شهر قطعاً نوع دیگری است اما بهتر آن است که مردم کوچه و بازار نیز کمی دقیق‌تر اتفاقات پیرامون خود را تحلیل و حلاجی کنند.

۲ امسال سال یادگاری دادن‌های مدیریت شهری به تهرانی‌هاست. آخرین قطعه بزرگراه یادگار امام (ره) آخرین این یادگاری‌ها تا به امروز بوده و

البته به زودی یادگاری‌های دیگر نیز تقدیم می‌شود. یادگاری‌های نسل امروز مدیران شهری به نسل‌های آینده. در واقع آیندگان با تفحص و کنکاش در آنچه امروز با دشواری‌های خاص خود انجام شده تا نسل‌های بعدی زندگی راحت‌تری را تجربه کنند، باید دست به کارهای بزرگ‌تری بزنند و دامنه تحولات را گسترده‌تر سازند. قطعاً از مدیران فردای مدیریت شهری انتظارات بیشتر خواهد بود چرا که گام‌های اولیه توسعه، پیش از روی کار آمدن آن‌ها برداشته شده‌است.

۳ یک سال بعد از گذشت حجت‌الاسلام والمسلمین حاج سیداحمد آقای خمینی (ره) بود که کار ساخت بزرگراه یادگار امام (ره) به نیت گرامیداشت یاد و خاطره این عزیز بزرگوار و مظلوم آغاز شد. حالا بعد از گذشت قریب به ۱۷ سال از آن روزها، آخرین قطعه بزرگراه یادگار امام (ره) در دل یکی از مظلوم‌ترین مناطق پایتخت به پایان راه خود رسیده‌است. برای ساخت و تکمیل این بزرگراه ۲۳ کیلومتری زحمات زیادی کشیده شد. اجر آن همه زحمت نثار روح پرفتوح یادگار عظیم‌الشأن امام راحل مان باد که بر کات سایه وجود نازنینش همچنان بر سر این ملت مستدام است.



ضمیمه رایگان
روزنامه همشهری
یکشنبه ۵ شهریورماه ۱۳۹۱

همشهری

۰۸ از اول تا بیستم شهریورماه

بررسی پروژه‌های
پیاپی راه‌سازی



۰۳ بلواری در حاشیه بزرگراه صدر

۲ سال انتظار
برای تولد بلوار کاوه



۰۲ روزنگار هفته‌ای که در عمران شهرگذشت

از بزرگراه امام‌علی (ع)
تا بزرگراه شهید زین‌الدین



تصویر ۳۶۰ درجه تهران از بالای برج میلاد و محل نمایان پروژه‌های کلان عمرانی روی نقشه پایتخت

افتتاحیه طرح‌های عمرانی، یکی یکی از راه می‌رسند

۱۶ پروژه کلان در سال ۹۱

داستان پروژه‌هایی که طی سالیان گذشته وارد فاز عملیات اجرایی شده‌اند، به تدریج به صفحات آخر خود نزدیک می‌شود. بسیاری از این پروژه‌ها امسال تکمیل خواهند شد و برخی دیگر با اتمام فاز نخست خود، به مرحله بهره‌برداری مقدماتی می‌رسند. برخی طرح‌ها به یکبار افتتاح می‌شوند و برخی دیگر مرحله به مرحله در اختیار شهروندان قرار می‌گیرند. به هر حال آنچه مسلم است اینکه در سال جاری بسیاری از وعده‌های مدیریت شهری در زمینه ساخت و سازهای عمرانی محقق خواهد شد. **صفحه ۴**

۱۰۷ | پل کابلی برتر دنیا

روس‌ها صدرنشین شدند

پل‌های معلق کابلی از جمله زیباترین سازه‌های ترافیکی در سراسر جهان به حساب می‌آیند. این قبیل پل‌ها معمولاً در مواردی مدنظر مهندسان سازه قرار می‌گیرند که امکان احداث پایه‌های متعدد به راحتی میسر نباشد. به همین دلیل است که اغلب پل‌های معلق کابلی روی مسیر رودخانه‌ها ساخته شده‌اند.

سرآغاز سخن

عین عدالت



دکتر محمدباقر قالیباف*

هر چند بزرگراه یادگار امام (ره) به انتهای مسیر خود رسیده‌است اما مدیریت شهری در نظر دارد اتصال این بزرگراه به میدان فتح و نیز میدان ۹دی را برقرار سازد. با این کار گره گشایی خوبی در معابر ترافیکی مناطق ۹ و ۱۰ صورت خواهد پذیرفت. آخرین قطعه بزرگراه یادگار امام (ره)، انصاف طراحی منحصربه‌فردی دارد و بدون آن که بافت محلی به دو نیم قسمت‌شود و یا ارتباطات اجتماعی محلی و منطقه‌ای برهم بریزد، این معبر شریانی ساخته شده‌است. حالا با پایان مراحل ساخت بزرگراه، آرامش به مناطق مر تبط بازگشته و مشکلات قبلی بر طرف شده‌است. ساکنین مناطق ۹ و ۱۰ طی دو سه سال اخیر فشارهای زیادی را بابت تکمیل بزرگراه یادگار امام (ره) متحمل شده‌اند و امروز وقت آن رسیده تا پاداش صوری خود را دریافت کنند. البته شهرداران این مناطق باید نهایت سعی و کوشش خود را به عمل آورند تا وضعیت معابر ترافیکی مربوطه باز هم بهتر شود.

از طرفی با توجه به آن که مهم‌ترین برنامه شهرداری تهران رسیدگی به وضعیت مناطق جنوبی شهر است، سعی داریم عملیات تعریض خیابان امام خمینی (ره) نیز اسمال به پایان برسد تا مشکلات مربوطه تردد دراین محدوده بر طرف شود. در مورد بافت‌های فرسوده مناطق ۹ و ۱۰ نیز در ۲سال گذشته با وضع قانون معافیت عوارض که توسط شهرداری پیشنهاد و به تصویب شورای‌شهر رسید، رشد خوبی در این حوزه شاهد بودیم. امروز دو سوم پروانه‌های ساختمانی مناطق ۹ و ۱۰ دریافت فرسوده صادر شده اما شهرداری بولی بابت صدور این پروانه‌ها دریافت نکرده‌است. رشد ساخت‌وساز در این مناطق نشان می‌دهد شهرداری و شورای شهر در خصوص صدور رایگان پروانه‌های ساختمانی در بافت‌های فرسوده تصمیم بجایی اتخاذ کرده‌اند.

رسیدگی به فضای سبز و تعریض برخی خیابان‌های این مناطق، تصمیماتی است که می‌تواند شکل زندگی در این محدوده‌از شهر را تغییر دهد. ما معتقدیم مردم این مناطق دین خود را به نظام و انقلاب ادا کرده‌اند و حالا وظیفه ماست که هر چه در توان داریم به کار بندیم و شرایط بهتری را برای شهروندان این قبیل مناطق فراهم‌سازیم. این عین عدالت است.

- شهردار تهران**

یک اتفاق



بازدید از بزرگراه طبقاتی صدر، چهارشنبه‌اول شهر یور ۱۳۹۱

عمران شهر در هفته‌ای که گذشت

از بزرگراه امام‌علی(ع) تا بزرگراه شهید زین‌الدین

گرچه تعطیلی روزهای یکشنبه و دوشنبه هفته گذشته برای خیلی‌ها فرصت آغاز دور دوم مسافرت‌های تابستانی بود اما عملیات اجرایی پروژه‌های عمرانی گمافی‌السابق با قوت ادامه‌داشت و البته بازار باز دیده‌ها و نشست‌های کارشناسی دست‌اندر کاران ذیربط، داغ بود. مهم‌ترین اتفاق هفته اخیر، پایان پرونده بزرگراه یادگار امام (ره) پس از ۱۷ سال انتظار بود.

روز شنبه ۲۸ مردادماه، بازدید صبحگاهی از روند پیشرفت پروژه بزرگراه امام‌علی(ع) باحضور مدیران ارشد شهرداری تهران صورت پذیرفت. در مورد این بزرگراه به‌نظر می‌رسد با نزدیک شدن به پایان عملیات تملک و تخریب املاک معارض، سرعت پروژه به مرور زمان افزایش بیشتری پیدا کند. بعدازظهر این روز نیز نشست بررسی وضعیت پروژه بزرگراه‌طبقاتی صدر انجام شد. روز شنبه خبری از قول مجری طرح‌های بزرگراهی سازمان مهندسی و عمران شهر تهران منتشر شد که حکایت‌از پیشرفت مناسب عملیات‌اجرایی در تقاطع‌های اصلی و فرعی بزرگراه امام‌علی(ع) داشت. وی در این خبر عنوان کرد متعاقب رفع معارضات تأسیساتی باقی‌مانده، شهروندان شاهد تسریع در بهره‌برداری از تقاطع‌های شرقی – غربی خواهند بود. پروژه بزرگراه امام‌علی(ع) در طول مسیر خود از ۲۴ تقاطع اصلی و فرعی گذر می‌کند.

روز سه‌شنبه ۳۱ مردادماه، مراسم آغاز بهره‌برداری از آخرین قطعه بزرگراه یادگار امام (ره) باحضور شهردار تهران و جمعی از شهروندان مناطق ۹ و ۱۰ برگزار شد. در این مراسم دکتر مازار حسینی معاون فنی و عمرانی شهردار، پیشنهاد ساخت

بزرگراهی در ادامه بزرگراه یادگار امام (ره) با نام بزرگراه شهید مصطفی خمینی را مطرح ساخت. با احداث این بزرگراه، میدان ۹ دی و بزرگراه نواب به بزرگراه یادگار امام (ره) متصل خواهند شد. وی همچنین در بیان دشواری‌های پروژه ساخت آخرین قطعه بزرگراه یادگار امام (ره)، احداث ۲ کیلومتر را

ضمیمه رایگان روزنامه همشهری | عمران شهر

شماره ۳۴ | یکشنبه ۵ شهریور ماه ۱۳۹۱



مراسم بهره‌برداری از آخرین قطعه بزرگراه یادگار امام (ره) سه‌شنبه ۳۱ مرداد ۱۳۹۱

عمران شهر | ضمیمه رایگان روزنامه همشهری

یکشنبه ۵ شهریور ماه ۱۳۹۱ | شماره ۳۴

رشد جمعیت و توسعه شهر، ضرورت گسترش شبکه راه‌ها را پدید آورده و موجب شده است که ایجاد شبکه گسترده راه‌های شهری به نیازی مبرم تبدیل شود؛ درحقیقت توسعه روابط اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی مستلزم احداث معابر شریانی متعدد بود تا با گسترش شبکه راه‌های شهری، تمام نقاط شهر به یکدیگر متصل و جابه‌جایی انسان و کالا به‌سهولت انجام شود.

توسعه کالبدی شهر تهران و عدم تناسب شبکه حمل‌ونقل درون شهری با تعداد سفرها و نیز قابلیت بالای کاربری‌های مختلف در پایتخت برای تولید و جذب سفر سبب شده بود که به‌رغم گسترش شبکه بزرگراهی، کیفیت عبور و مرور در بخشی از آن در ساعات‌های اوج ترافیک نامناسب باشد.

بر مبنای آمارهای استخراج‌شده در سال ۱۳۷۲، در تهران روزانه بیش از ۷ میلیون سفر درون شهری صورت می‌گرفت و البته همه‌ساله بر شمار وسایل نقلیه افزوده می‌شد. هم‌زمان با رشد شهرنشینی و عدم توسعه متوازن سیستم حمل‌ونقل عمومی، مردم ناگزیر به استفاده از خودروهای شخصی برای اتمام سفرهای روزانه شدند و همین امر سبب ایجاد ترافیک می‌شد.

استقرار کاربری‌های عمده جاذب سفر در محدوده تجاری – اداری تهران، ضریب بالای مالکیت خودرو و در شمال پایتخت، نقص سیستم حمل‌ونقل عمومی به‌دلیل کمبود وسایل نقلیه عمومی و نامنظم‌بودن نحوه‌عملکرد آنها سبب‌شد در بزرگراه‌هایی که بخش‌های شمالی تهران را به مناطق تجاری – اداری مرکز شهر متصل می‌کرد، همواره میسران ترافیک خودروها بالا باشد و خودروهای شخصی در آنها ازدحام کنند.

نمونه بارز این مسأله بزرگراه آیت‌اله صدر بود. این بزرگراه که تا سال ۱۳۷۲ در میدان پیروز امتداد یافته‌بود، از جمله بزرگراه‌هایی بود که در همان سال‌های آغازین بهره‌برداری، پذیرای تعداد زیادی خودرو شد. بررسی خطوط تسلیف سفر نشان می‌داد که وضعیت این بزرگراه در ساعات‌های اوج ترافیک پیش از ظهر، در مسیر جنوب به شمال و غرب به شرق به‌علت افزایش تعداد خودروهای شخصی به‌مرز قفل شدن می‌رسید. به‌همین دلیل برای حرکت‌های مهم چپگرد غرب به شمال در ساعات‌های اوج ترافیک بعداز ظهر، رفوژمییانی بزرگراه صدر در تقاطع‌های قطریه، میدان پیروز و دیباجی شمالی باز بوده و البته کنترل ترافیک در میدان پیروز به علت حجم بالای گردش‌ها به کمک چراغ‌های راهنمای سبزمانه صورت می‌گرفت. این امر گدشته‌از آنکه با عملکرد بزرگراه معایر نبود و کارایی آن را کاهش می‌داد، سبب افزایش تصادف‌های این محور و راه‌بندان‌های طولانی می‌شد.

در سال ۱۳۷۴ در بخش جنوبی بزرگراه با استفاده از خیابان‌های محلی، دو لوپ چپگرد غرب به شمال و شمال به شرق و دو چپگرد دیگر از طریق رمپ‌های راستگرد



بلواری که در حاشیه بزرگراه صدر ساخته شد

۲سال انتظار برای تولد بلوار کاوه

بزرگراه صدر در مسیر توسعه خود از تقاطع‌های مختلفی عبور می‌کرد؛ بخش عمده‌ای از این تقاطع‌ها به‌صورت تقاطع همسطح طراحی شده بود و همین امر باعث‌کندی حرکت خودروها در این مسیر می‌شد. در این راستا طی سال‌های ۱۳۷۲ تا ۱۳۷۴ شهرداری تهران به‌منظور افزایش سرعت خودروها در طول بزرگراه صدر و همچنین کاهش تصادفات و سوانح‌رانندگی، اقدام به غیر همسطح کردن برخی از این تقاطع‌ها گرفت. احداث بلوار کاوه نتیجه این تصمیم شهرداری در سال ۱۳۷۴ بود.

امتداد یافت. ضمناً پل‌های سواره‌رو و در مسیر بزرگراه شناسایی و از طریق بلوار کاوه و خیابان کامرانیه بخشی از دسترسی‌های محلی تأمین شد.

معرفی بلوار کاوه

بلوار کاوه یک خیابان شریانی در جه دوم است که طول آن برابر نقشه‌های طرح‌تفصیلی حدود ۱۹۵۰ متر است. این بلوار در قالب پوسته داخل حریم مسیل کاوه و منطبق با آن احداث شده است. بلوار کاوه از شمال به بلوار اندرزگو (۳۵ متری قطریه) و از جنوب به خیابان شهید کلاهدوز (دولت) محدود می‌شود که علاوه بر تأمین حرکت‌های رفت و برگشت در امتداد شمالی – جنوبی و ایجاد ارتباط بخش‌های شمالی و جنوبی بزرگراه آیت‌ا. صدر، تمام حرکت‌های چپگرد را نیز تأمین می‌کند.

در سال ۱۳۷۴ در بخش جنوبی بزرگراه با استفاده از خیابان‌های محلی، دو لوپ چپگرد غرب به شمال و شمال به شرق و دو چپگرد دیگر از طریق رمپ‌های راستگرد

۳

گزارش روز

❏ **مشخصات عمومی پروژه**

مشخصات هندسی پروژه احداث بلوار کاوه از پل آیتا...صدر تا خیابان شهید کلاهدوز به شرح زیر است:

❏ **۱** طول مسیر از پل آیتا...صدر تا خیابان شهید کلاهدوز ۸۵۰ متر است که در پوسته ۲۷ متری با دو باند آسفالته ۱۰/۵ متری، رفوژ به‌عرض ۲ متر و پیاده‌روهایی با عرض ۲ متر اجرا شد.

❏ **۲** لوپ چپگرد شمال کاوه به شرق بزرگراه آیتا...صدر با عرض آسفالته ۳/۵ متر ساخته شد.

❏ **۳** لوپ چپگرد غرب بزرگراه آیتا...صدر به شمال کاوه از طریق خیابان بهار و کوچه سعیدغربی در متر معکب بود و احجام بتن‌ریزی درجا و قطعات پیش‌ساخته آن نیز در حدود ۲ هزار و ۴۸۰ متر معکب بود. در بخش شمالی بلوار ۱۰ هزار و ۲۰۰ متر معکب عملیات سنگی صورت گرفته و ۴۷ تن آمار تونربندی برای دیوارهای آن به‌اجرا درآمده است. قالب‌بندی انجام‌شده در این پروژه ۵ هزار و ۲۵۰ مترمربع بود و بیش‌از ۳ هزار و ۷۵۰ متر طول جدول گذاری در این محدوده صورت گرفته است.

❏ احجام عملیات اجرایی

برای احداث این بلوار که در محدوده مسیل کاوه به‌اجرا در آمد، حجم لجن‌برداری و خاکبرداری‌های انجام‌شده ۴۸ هزار و ۳۰۰ متر معکب بود. زیرسازی صورت‌گرفته برای ساخت بلوار بالغ‌بر ۱۳ هزار و ۴۰۰ متر معکب بود و احجام بتن‌ریزی درجا و قطعات پیش‌ساخته آن نیز در حدود ۲ هزار و ۴۸۰ متر معکب بود. در بخش شمالی بلوار ۱۰ هزار و ۲۰۰ متر معکب عملیات سنگی صورت گرفته و ۴۷ تن آمار تونربندی برای دیوارهای آن به‌اجرا درآمده است. قالب‌بندی انجام‌شده در این پروژه ۵ هزار و ۲۵۰ مترمربع بود و بیش‌از ۳ هزار و ۷۵۰ متر طول جدول گذاری در این محدوده صورت گرفته است.

❏ مشکلات اجرایی پروژه

به علت مشکلات فاضلاب منازل اطراف و نشت آن در بستر راه، عمق زیادی از لایه‌های زیرین مسیر پروژه تبدیل به لجن شده بود. پس از اجن‌برداری، بستر مسیر موردنظر با قله‌ه سنگ پر شد تا سطح مقاومی برای ساخت بلوار فراهم شود.

از طرفی با توجه به ارتفاع زیاد ترانشه‌بری، در تریه‌پی پل آیتا...صدر تمهیدات ویژه‌ای اندیشیده‌شد و با‌اجرای دیوارهای بتن مسلح، ساختمان‌های مسکونی موجود در بالای ترانشه حفاظت‌شد.

نکته سوم اینکه در محدوده عملیات از تقاطع رزمجویین تا خیابان شهید کلاهدوز به علت بافت مسکونی موجود، معارض‌های تأسیساتی مختلف نظیر کابل‌های مخابرات، دکل‌های برق ۲۰ کیلوولت و دکل‌های برق فشارضعیف، لوله‌های آب و گاز و انشعاب‌های مربوطه، عملیات جابه‌جایی و یا تعمیق آنها زمانبر شد که البته این‌ها مهم‌پس‌از هماهنگی‌های لازم به‌سرانجام رسید.

❏ **۷۰** درصد عملیات اجرایی پروژه در طول یک سال گذشته به‌انجام رسید. مجریان پروژه به‌منظور کاهش مشکلات تردد شهروندان و ساکنان محلی، تقاطعات توس، هاشمی و دامپزشکی را پیش از احداث مسیر اصلی بزرگراه زیر بار ترافیکی بردند و با در دسترس‌رادی‌فردادن یک زمانبندی شش‌ره، سطح صفر بزرگراه را که ویژه برقراری دسترسی‌های محلی است، بسیار زودتر از مسیرهای تندرو در اختیار شهروندان گذاشتند.

❏ **حالا** اگر چه بزرگراه یادگار امام (ره) با برخورداری از مسیرهای تندرو در تراز منفی یک گزینه‌ای مطمئن برای تمام شهروندان تهرانی است اما با توجه به اقدامات تکمیلی شهرداری‌های مناطق ۹ و ۱۰، این مسیر برای شهروندان محلی چیزی بیشتر از یک بزرگراه به‌شمار می‌آید. واقعیت آن است که با اجرای اقداماتی همچون پیاده‌روسازی، توسعه فضای سبز و زیباسازی، بافت متراکم این منطقه دچار تحولی چشم‌نواز شده و فضاهایی مناسب در اختیار شهروندان قرار گرفته‌است. ۲۵۰۰مترمربع توسعه فضای سبز، ۱۵۰۰ متر پیاده‌روسازی و هزاران مترمربع اجرای نقاشی دیواری تنها بخشی از این اقدامات در حاشیه‌غربی بزرگراه یادگار امام (ره) و در محدوده منطقه ۹ شهرداری تهران است.

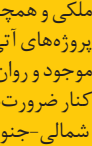
❏ **یادداشت مسئول**

تحولی چشم‌نواز

محمد حسین سلطانی ■ **شهردار منطقه ۹**

بدون شک ۱۷سال انتظار برای بهره‌برداری از پروژه ادامه بزرگراه یادگار امام (ره) زمان بسیار زیادی است. درواقع در تمام این سال‌ها، تکمیل بزرگراه به‌دلیل مواجهه با معارضات پر شمار ملکی و همچنین تأسیسات حجیم شهری با لاکلیف مانده‌بود و اجرای آن حتی در برنامه‌ریزی طرح‌ها و پروژه‌های آن نیز پیش‌بینی نمی‌شد. این درحالی بود که خارج‌شدن بزرگراه یادگار امام (ره) از بن‌بست موجود و روان‌سازی ترافیک در پهنه جنوب‌غرب پایتخت، اجرای پروژه مذکور را ناگزیر می‌ساخت. در کنار ضرورت‌های تکمیل شبکه بزرگراهی، حتی شبکه‌معابر محلی منطقه نیز نیاز به یک معبر مناسب شمالی- جنوبی داشت تا دسترسی‌های و تردهای محلی بهبود پیدا کند.

سرانجام رویکرد جهادی مدیریت شهری به این انتظار طولانی پایان داد و باوجود تمام دشواری‌ها، نزدیک





افتتاحیه طرح‌های عمرانی، یکی‌یکی از راه می‌رسند

۱۶ پروژه کلان در سال ۹۱

داستان پروژه‌هایی که طی سالیان گذشته وارد فاز عملیات اجرایی شده‌اند، به تدریج به صفحات آخر خود نزدیک می‌شود. بسیاری از این پروژه‌ها امسال تکمیل خواهند شد و برخی دیگر با اتمام فاز نخست خود، به مرحله بهره‌برداری مقدماتی می‌رسند. برخی طرح‌ها به یکباره افتتاح می‌شوند و برخی دیگر مرحله به مرحله در اختیار شهر وندان قرار می‌گیرند. به‌هر حال آنچه مسلم‌است اینکه در سال جاری بسیاری از وعده‌های مدیریت شهری در زمینه ساخت‌وسازهای عمرانی محقق خواهد شد.

«تهران، کارگاه عمرانی» عبارتی است که این روزها با حال و هوای پایتخت همخوانی دارد. انعام پروژه‌های نیمه‌تمام عمرانی که وعده آن برای پایان سال ۱۳۹۱ داده شده است، جنب‌وجوش و فعالیت دست‌اندرکاران این قبیل طرح‌ها را دوچندان ساخته‌است. قرار است امسال پرونده بسیاری از پروژه‌های اولویت‌دار تهران بسته‌شود و در این میان بد نیست بدانید که در سال جاری ۱۶ پروژه کلان عمرانی در دست اجرا و اتمام قرار گرفته‌است. شرح مختصر مهم‌ترین پروژه‌های سال جاری معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران به‌شرح ذیل است؛

(۱) تونل نیایش

پروژه احداث تونل نیایش به طول ۱۰ هزار و ۲۵۲ متر (با احتساب طول رمپ‌ها) دو بزرگراه صدر و نیایش را به یکدیگر متصل ساخته و به‌تعمیری تکمیل‌کننده قسمت‌قوفانی رینگ کمربندی داخلی بزرگراه‌های پایتخت محسوب می‌شود. این پروژه شامل بخش‌های مختلفی‌سی از جمله تونل شمالی، تونل جنوبی، دوراهی‌ها، تونل ۲۰۳ (دسترسی تونل شمالی با پارکینگ زیرزمینی)، تونل ۱۰۴ (دسترسی بزرگراه کردستان به تونل جنوبی نیایش)، تونل کردستان به طول ۱۲۵ متر، پارکینگ طبقاتی زیرزمینی و راه‌آه‌های دسترسی اضطراری است. تونل‌نیایش به‌صورت آب‌بند کامل احداث‌شده و استفاده از سیستم‌های زهکشی خاص، امکان ایستایی آب روی سقف و نزدیک دیواره‌های تونل را از بین می‌برد. طراحی و ساخت دوراهی‌ها در داخل یکفضای زیرزمینی، از جمله ویژگی‌های منحصر به‌فرد پروژه تونل‌نیایش به‌حساب می‌آمد. بزرگترین دوراهی این معبرزیرزمینی، دربخش غربی تونل شمالی احداث شده و علاوه بر امکان ادامه مسیر به‌سمت بزرگراه نیایش، دسترسی به بزرگراه کردستان از طریق تونل کردستان را نیز تسهیل می‌کند. این دوراهی با سطح مقطعی در حدود ۴۴۷ مترمربع و بدون وجود هیچ ستونی در وسط آن، یکی از شاهکارهای طراحان و مهندسان توانمند کشورمان به‌شمار می‌رود.

(۲) بزرگراه طبقاتی صدر

بزرگراه طبقاتی صدر از تقاطع بزرگراه مدرس، بعداز تونل‌های دوقلوی درحال‌احداث نیایش آغازشده و به‌طول ۶ کیلومتر تانقاط بزرگراه امام‌علی(ع) امتداد می‌یابد. البته با احتساب رمپ‌ولولوپ‌ها، این بزرگراه حدود ۱۰ کیلومتر طول خواهد داشت. در طول ساخت این پل، دسترسی به بزرگراه کاوه با احداث رمپ شمال به غرب، دسترسی به بزرگراه مدرس با احداث رمپ جنوب و احداث تقاطع کامل قیصر به در ۴ سطح پیش‌بینی شده‌است. بزرگراه طبقاتی

ضمیمه رایگان روزنامه همشهری | عمران شهر

شماره ۳۴ | یکشنبه ۵ شهریورماه ۱۳۹۱



شهیدزین‌الدین، بهبود عملکرد یکی از مبادی‌های ورودی پایتخت در شمال شرق آن است. تملک بیش از ۴۰۰هزار مترمربع املاک معارض دراین پروژه شهری، در نوع خود یک رکورد منحصربه‌فرد به حساب می‌آمد. بزرگراه شهید زین‌الدین درطول مسیر ۱۲ کیلومتری خود از تقاطع‌های غیرهمسطح با بزرگراه شهید باکری، بلوار شهید قائمی و خیابان‌های هنگام، سراج، احسان، والا‌نیان، سازمان آب و‌اتحاد بر‌خورداراست. پل یک کیلومتری وفادار از جمله پل‌های طولیل سواره رو در شهید تهران به حساب می‌آمد که در جریان پروژه بزرگراه شهیدزین‌الدین احداث شده و به‌مثابه یک بزرگراه طبقاتی عمل می‌کند. برای تکمیل این بزرگراه، معارضات تأسیساتی متعددی از جمله دکل‌های برق ۶۳ کیلوولت و لوله‌های آب ۸۰۰ و ۱۴۰۰میلیمتر رفع معارض شده‌است.

(۵) تقاطع بزرگراه شیخ فضل... با بزرگراه جناح

ارتباط بین بزرگراه‌های شیخ‌فضل... نوری و محمدعلی جناح با احداث تقاطع غیرهمسطحی شکل می‌گیرد که شامل ۲ پل اصلی و ۴ پل جهتی است. پل‌ها به صورت یک ساختمان چندطبقه و با ارتفاع‌های مختلف از روی یکدیگر عبور کرده و ضمن افزایش عرض تقاطع موجود، با استفاده از پل‌های جهتی از تداخل ترافیکی خودروها خواهد‌کاست. این تقاطع در واقع جایگزین تقاطعی می‌شود که در سال‌های انتهایی دهه چهل خورشیدی احداث شد. درواقع حالا‌که روزانه حدود ۱۸۰ هزار تردد درون‌شهری و برون‌شهری از طریق این تقاطع صورت می‌پذیرد، می‌بایست سازه‌های جدیدی که با میزبان تقاضای سفر در تناسب باشد، ساخته می‌شد. محل احداث تقاطع غیر همسطح شیخ فضل... جناح را باید شاهراه تأسیساتی غرب پایتخت نام برد؛ لوله‌های گاز ۱۲۲اینچ، لوله‌آب ۱۱۰۰ میلیمتر و حتی لوله‌های انتقال نفت و بنزین، معارضات حجیمی بودند که در کنار شبکه‌های درهم تنیده برق و مخابرات، شرایط خاصی را برای اجرای این پروژه عمرانی رقم زده بودند. البته بازرگاری در جای خود حفظ شده و با ازجایی آنها خودداری از پل‌های آب‌بندی تأسیساتی با روش پل‌های صندوقه‌ای پیش‌ساخته احداث خواهند‌شد.

(۶) بزرگراه آزادگان

بزرگراه آزادگان با همان کمربندی جنوب شهر تهران، تابیش از آغاز دهه ۶۰ خورشیدی چیزی جز کنار گذرهایی برای حفظ حریم بزرگراه نبود اما در دهه‌های بعد در برخی مقاطع، مسیرهای کندرو و تقاطعات غیر همسطحی چون تقاطع با خیابان‌های فدائیان اسلام و شهید رجایی احداث شد. کارساخت ۱۵ کیلومتری از تونل‌روهای این بزرگراه (حدفاصل پل فتح تا پل شهید کاظمی) در سال‌های گذشته به‌طور جدی مدنظر مدیریت‌شهری قرار گرفته و امروز تندرروهای این مسیر پر ترافیک بزرگراهی به همراه تقاطعات متعدد آن، در

آستانه بهره‌برداری کامل قرار گرفته‌است. دپوی خاک دستی و نخاله‌های ساختمانی در طول مسیر اجرای تندرروها که اجرای عملیات حجیم خاکبرداری را به یک پیش‌نیاز اصلی تبدیل کرده‌بود، به همراه ریزدانگی خاک منطقه و عدم باربری مناسب آن، مشکل اصلی دراه ساخت تندرروهای بزرگراه آزادگان به حساب می‌آمد. از جمله تقاطعات اصلی مسیر بزرگراه، تقاطع با بزرگراه فتح، آزادراه تهران – سازه، بزرگراه آیت‌الله سعیدی، رو رودخانه کن، محور احمدآبادمستوفی، راه آهن تبریز و راه آهن اهواز است. کندروهای موجود در

عمران شهر | ضمیمه رایگان روزنامه همشهری

یکشنبه ۵ شهریورماه ۱۳۹۱ | شماره ۳۴

تهران – کرج، به مجموعه دسترسی‌های محدوده غرب پایتخت می‌افزاید. این تقاطع، بزرگراه شهید باکری را از طریق ۲ رمپ به باندشمال آزادراه تهران – کرج و از طریق ۲ رمپ دیگر به باند جنوب آزادراه مذکور متصل می‌سازد. کاهش تأثیرات منفی مجموعه ورزشی – تفریحی ارم بر بار ترافیکی آزادراه تهران – کرج، از دیگر اهداف این پروژه به حساب می‌آمد. بزرگراه شهید باکری در مسیر خود دارای ۷ تقاطع غیرهمسطح بوده و تقاطع آن با آزادراه تهران – کرج، آخرین حلقه اتصال این بزرگراه به شریان‌های ترافیکی شرقی – غربی تهران محسوب می‌شود.

(۱۰) تونل امیر کبیر

پروژه احداث تونل امیرکبیر در شرق بازار تهران و در بخش حدفاصل سه راه امین حضور تا بزرگراه امام‌علی(ع) درحال اجرا است. این تونل بعد از عبور از زیر خیابان هفده شهریور و خیابان شکوفه، تا میدان کلاتنری امتداد می‌یابد و سپس به صورت یک تونل تک، درامتداد خیابان درودیان به مسیر خود ادامه می‌دهد. تونل مذکور در تقاطع خیابان درودیان با خیابان نیکنام به دو شاخه مجزا تقسیم می‌شود که یکی از زیر خیابان نیکنام به مسیر جنوب به شمال بزرگراه امام‌علی(ع) متصل شده و دیگری درامتداد خیابان درودیان به مسیر شمال به جنوب این بزرگراه دسترسی پیدامی‌کند. به این ترتیب نه تنها بارسنجین ترافیک منطقه بازار به یک بزرگراه مؤثر شمالی – جنوبی منتقل خواهد شد بلکه با پیش‌بینی یک خط اتوبوس تندرو در جهت حرکت از بزرگراه امام‌علی(ع) به سمت منطقه بازار، عمل‌آمان دسترسی به قلب اقتصادی پایتخت برای شهروندان آسانتر خواهد شد.

در بخش حدفاصل خیابان هفده شهریور تا خیابان شکوفه، احداث یک پارکینگ طبقاتی با ظرفیتی نزدیک به ۵۰۰ دستگاه خودرو و نیز یک مجتمع تجاری دیدنی شده‌است و با ساخت شاخه جنوبی تونل امیر کبیر که تا میدان کلاتنری ادامه دارد، امکان اتصال این معبر زیرزمینی به طرح تعریض خیابان کرمان نیز فراهم می‌شود.

(۱۱) پل کابلی برج میلاد تهران

پل کابلی برج میلاد، سومین پل کابلی شهر تهران به حساب می‌آید. این پل در غرب برج میلاد و روی بزرگراه شیخ فضل‌الله‌نوری واقع شده‌است که دسترسی به مجموعه برج میلاد را هر دو باند شمال و جنوب بزرگراه شهید همت تأمین می‌کند. پل کابلی برج میلاد با مجموعه راه‌های دسترسی موجود در شرق و غرب سازه، مسیر ارتباطی شرق به غرب و غرب به شرق بزرگراه شهید همت به جنوب بزرگراه شیخ‌فضل... و سپس به سمت غرب مجموعه برج میلاد را فراهم می‌سازد. این پل در مسیر بازگشت نیز به جنوب بزرگراه شیخ‌فضل... نوری و مسیرهای دسترسی به شرق و غرب بزرگراه حکیم انتقال می‌یابد. پل کابلی برج میلاد ضمن ایجاد دسترسی آسانتر به مجموعه برج میلاد، از تداخل ترافیکی مرارجان این مجموعه و بیمارستان میلاد خواهد‌کاست. ضمن اینکه بهره‌برداری از آن سبب ایجاد تعادل بار ترافیک در بزرگراه‌های شهید همت، چمران، حکیم و شیخ‌فضل... نوری می‌شود. ذکر این نکته ضروری است که عبور از روی عرض حدود ۱۰۰ متری بزرگراه شیخ‌فضل... بدون هیچ گونه تداخل و انسداد ترافیکی، راهی جز احداث پلی کابلی باقی نگذاشته‌بود. این پل در تیرماه ۱۳۹۱ افتتاح‌شده و در اختیار شهروندان قرار گرفت.

(۱۲) تقاطع غیر همسطح کاروانسرا سنگی ۱

سه راه کاروانسرا سنگی در غرب تهران، به دلیل تلاقی سه محور بزرگراهی مهم شامل جاده قدیم کرج، ادامه سه بزرگراه حکیم و جاده مخصوص کرج، یکی از مبادی ورودی شهر تهران به حساب می‌آمد. کاروانسرا سنگی ۱ سو در نزدیکی منطقه رباط کریم و از سزوی دیگر در مجاورت دشت شهریار قرار دارد. موضوع پروژه تقاطع غیر همسطح کاروانسرا سنگی ۱، احداث تقاطع غیر همسطح ادامه بزرگراه حکیم با جاده مخصوص کرج و جاده قدیم کرج است. ۵ کیلومتر عملیات راهسازی و ۲ کیلومتر عملیات پلسازی، از جمله موارد عمده عملیات اجرایی پروژه به حساب می‌آمد. روانسازی و ساماندهی ترافیک در محل تقاطع بزرگراه فتح با جاده مخصوص کرج، از اهداف اصلی این پروژه است؛ محورهایی که به دلیل ارتباط با جاده‌های ترانزیتی غرب کشور، تردد بالایی وسایل نقلیه سبک و سنگین و نیز مجاورت با مراکز صنعتی، از اهمیت بسزایی برخوردار هستند. تکمیل حلقه بزرگراهی در غرب تهران، با اجرای فاز دوم این پروژه یعنی تقاطع کاروانسرا سنگی ۲ محقق خواهد شد. اجرای پروژه تقاطع کاروانسرا سنگی ۱، مقدمه‌ای برای بهره‌گیری از روش احداث پلهای صندوقه‌ای پیش‌ساخته در تقاطع‌های غیر همسطح شمالی آن شروع شده و پس این پروژه شامل احداث ۴ پل و ۶ رمپ می‌شود.

(۱۳) دریاچه مصنوعی چیتگر

دریاچه مصنوعی چیتگر و متعلقات آن شامل اماکن تفریحی، تفرجگاهی و تجاری، در دوره‌محله اجرا و مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد. فاز اول شامل احداث بنداتجراحی روی رودخانه کن، سیستم انتقال آب، مخزن آب بند و سد

به همراه ساخت ادامه بزرگراه حکیم در محدوده قرارگیری سد است. دریاچه مصنوعی چیتگر درشمال پارک جنگلی چیتگر قرار گرفته و راه‌های دسترسی متعددی از جمله آزادراه تهران – کرج، بزرگراه شهید همت و بزرگراه آزادگان به محل احداث دریاچه مرتب‌توسط است. هدف از ساخت این دریاچه، ایجاد یک منطقه گردشگری، تفریحی و تفرجگاهی است که امکان بهره‌برداری بهینه‌از منابع آبی موجود در محدوده طرح و تلطیف هوای بخشی از شهر تهران را نیز فراهم می‌سازد. دریاچه ۱۲۳ هکتاری چیتگر دارای ۳ جزیره مصنوعی بوده و پهنة ساحلی آن شامل چند اسکله گردشگری و محور چهارباغ است. برای ساخت این دریاچه، یک کانال ۶ کیلومتری انتقال آب از رودخانه کن، سازه روسویگیر برای مناسب‌سازی کیفیت آب دریاچه و نیز ۵ کیلومتر دیواره خاکی دور تادور آن احداث شده‌است. سطح بستر دریاچه با لایه‌های نفوذناپذیر مقابل نشست‌آب عایق بندی شده و همچنین یک سیستم تصفیه آب برای حفظ شرایط زیست محیطی آب دریاچه مدنظر قرار گرفته‌است.

(۱۴) تقاطع بزرگراه شهید بابایی با جاده تلو

پل تقاطع غیر همسطح بزرگراه شهید بابایی با جاده تلو، به صورت یک پل روگذر شرقی – غربی، در امتداد بزرگراه شهید بابایی واز روی محور تلو عبور می‌کند. این پروژه با هدف رفع گره ترافیکی تقاطع بزرگراه شهید بابایی و محور تلو در دست اجرا قرار گرفت که البته در این میان ۷۵۰ متر از طول جاده تلو نیز اصلاح هندسی خواهد شد. جاده تلو به دلیل افزایش جمعیت ساکن در پهنة شمالی خود و نیز اتصال به سه راه آزمایش در جنوب این محور، تقاضای روزافزونی برای سفر را پیش رو داشت اما به دلیل عرض نامناسب آن در محل تقاطع با بزرگراه شهید بابایی، به یک گلوگاه ترافیکی تبدیل شده‌بود. از آنجایی که بزرگراه شهید بابایی به‌عنوان یکی از محورهای بزرگراهی مرتب‌با مبادی ورودی شرق پایتخت، حجم بالایی از ترافیک استان‌های شمال و شمال شرق کشور را به سمت مرکز پایتخت هدایت می‌کند، احداث تقاطع غیر همسطح بزرگراه شهید بابایی با جاده تلو در دستور کار قرار گرفت. این پروژه شامل فعالیت‌های مختلف پل‌سازی و راه‌سازی بوده و علاوه بر احداث ۲ پل و ۴ تقاطع غیر همسطح در آن، مسیرهای دسترسی به صورت ۴ رمپ و ۳ لوب ایجاد می‌شود. همچنین از طریق اجرای عملیات راهسازی، باندهای توزیع شمالی و جنوبی و مسیرهای دسترسی به جایگاه سوخت CNG یجاد خواهد شد.

(۱۵) ادامه بزرگراه یادگار امام(ره)

بزرگراه یادگار امام(ره) ۱ یک بزرگراه شمالی – جنوبی محسوب شده و در طول دهه‌های گذشته از خیابان سسول تا خیابان آزادی راه خود را پیچوده‌بود. اما ادامه این بزرگراه از پل شهیدان (خیابان آزادی) به سمت جنوب تا پشت یادگان چی که شامل یک مسیر حدوداً ۳ کیلومتری است، طی سالهای اخیر در دستور کار معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران قرار گرفت. ادامه این بزرگراه در مسیر خود از خیابان‌های طوس، دامپزشکی و هاشمی به صورت تقاطع غیر همسطح عبور می‌کند. بزرگراه یادگار امام(ره) در آخرین بخش خود در دو تراز صفر (دسترسی محلی) و تراز منفی یک (تندرروهای بزرگراه) ساخته شده‌است. قرار است این معبر شریانی در ادامه مسیر خود به دو شاخه تقسیم‌شود؛ یک مسیر به میدان فتح منتهی شده و مسیردیگی به میدان ۹ دی ختم می‌شود. جابه‌جایی کانال قفللی که وظیفه آن انتقال آبهای سطحی از محدوده بالادست خیابان آزادی به نهر فیروزآباد است، از جمله بخش‌های دشوار اجرای این پروژه به‌شمار می‌آمد. اولی اقدام اجرایی برای احداث بزرگراه یادگار امام(ره) حدود ۲۰ سال پیش به‌طور جدی آغاز شد و سه‌شنبه هفته گذشته پرونده این معبر شریانی به‌طور کامل بسته شد.

(۱۶) بزرگراه شهید باقری

بزرگراه شهید باقری به‌عنوان شرقی‌ترین بزرگراه شمالی – جنوبی شهر تهران محسوب می‌شود. اتصال این بزرگراه به بزرگراه شهید بابایی، عملکرد ترافیکی آن را به بالاترین حدممکن خواهد رساند. در واقع تکمیل بزرگراه شهید باقری به معنای دسترسی آسان شهروندان مناطق شمال شهر تهران به مناطق جنوب شرق آن و بالعکس است. پروژه احداث ادامه بزرگراه شهید باقری شامل بخش حدفاصل تقاطع خیابان استقلال تا بزرگراه شهید بابایی است که با ساخت این مسیر، بزرگراه ۷ کیلومتری شهید باقری از بزرگراه شهید دوران تا بزرگراه شهید بابایی به‌طور کامل زیر بار ترافیکی خواهد رفت. مسیر در دست اجرای پروژه ۲۲۵۰ متر طول داشته و دارای یک تقاطع غیر همسطح در محل اتصال به بزرگراه شهید بابایی و ۲ زیرگذر در محل تقاطع با معابر دسترسی اراضی شهرک امید و یاس است. بزرگراه شهید باقری از تقاطع تا بزرگراه شهید بابایی در قسمت شمالی آن شروع شده و پس از عبور از منطقه تهرانپارس و قطع بزرگراه‌ها و خیابان‌های اصلی همچون بزرگراه شهید زین‌الدین، خیابان ۱۹۶، خیابان فرجام، بزرگراه رسالت، بلوار جانبازان و خیابان دماوند، به بزرگراه شهید دوران می‌رسد. گفتنی‌است طرح غیر همسطح‌سازی تقاطعات موجود در مسیر این بزرگراه، در دست مطالعه‌است.

برکات یک طرح عمرانی

فرامرز عظیمی*



سخن مسئول

بدون شک استقرار مدیریت واحد شهری، امری است که می تواند روند توسعه و آبادانی کلانشهرها و شهرهای بزرگ کشور را سرعت بخشد. در عین حال اگر همدلی و تشریک مساعی میان اجزای مختلف مدیریت شهری وجود نداشته باشد، نمی توان پروژه ها و طرح های عظیم عمرانی را در موعد مقرر تحویل شهروندان داد. در این راستا پروژه های عمرانی شهرداری تهران را می توان حاصل مشارکت و هم افزایی تمام اجزا، امکانات و نیروهای مدیریت شهری دانست. امروزه کمتر مناطقی در تهران ۲۲ گانه شهرداری تهران وجود دارد که مدیران آن در تلاش برای رفع معارضات ملکی یک طرح عظیم عمرانی نباشند. واقعیت آن است که شهرداری های مناطق دوشادوش معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران در روند اجرای پروژه های عمرانی فعال هستند تا یک طرح عمرانی به صورت کامل در اختیار بهره بردارانش قرار بگیرد.

احداث ادامه بزرگراه یادگار امام (ره) حداقل خیابان آزادی تا پادگان جی نمونه چنین پروژه های است. تنها در محدوده منطقه ۱۰ شهرداری تهران هزینه ای معادل ۲۳ میلیارد تومان صرف شده تا ۱۶۵ قطعه معارض ملکی در طول پوسته طرح برطرف شود. این میزان از عملیات رفع معارض، بیلتیک سلسله اقدامات دشوار فنی - حقوقی است تا پوسته مورد نیاز برای اجرای پروژه با ترازی طرفین تملک شده و در اختیار مجریان طرح قرار بگیرد.

اما در این میان برای تحویل صد در صدی یک پروژه عمرانی، اقدامات دیگری نیز لازم است تا به عنوان مثال همزمان با افتتاح معبر و جریان یافتن ترافیک، روشنایی مورد نیاز تأمین شده و فضای سبز حاشیه بزرگراه و پیاده راه های آن نیز به طور کامل احداث شده باشد. شهرداری منطقه ۱۰ برای تأمین روشنایی ضلع شرقی بزرگراه یادگار امام (ره) ۲۰۰ پایه روشنایی نصب و راه اندازی کرده و همزمان با پیشرفت عملیات اجرایی پروژه در تراز منفی یک، ۴۲۰۰ متر مربع فضای سبز در حاشیه بزرگراه احداث کرده است. در همین مدت ۱۱ هزار متر مربع از سطح دیوارهای مشرف به بزرگراه نقاشی شده و ۷۶۵۰ متر مربع از حاشیه شرقی بزرگراه نیز مورد اجرای عملیات پیاده راه سازی قرار گرفته است.

احداث ۱۰۵۰ متر مسیر دوچرخه سواری و نصب ۱۳۰ عدد نیمکت به منظور تکمیل مبلمان شهری، از دیگر اقداماتی است که سبب شده فضای زیبای شرق بزرگراه یادگار امام (ره) به طور کامل در اختیار شهروندان و ساکنان حاشیه بزرگراه قرار گیرد. به این ترتیب می توان گفت احداث یک بزرگراه دوسطحی علاوه بر بهبود تردهای بزرگراهی و محلی، به افزایش میزان فضاهای سبز و مسیرهای پیاده راه و در منطقه ۱۰ کمک شایان توجهی کرده است.

*شهردار منطقه ۱۰



عکس تزئینی است

از اول تا بیستم شهریور ماه صورت می پذیرد

بررسی وضعیت اجرای پروژه های پیاده راه سازی در مناطق

دستورالعمل، حالا کارشناسان اداره کل هماهنگی فنی و عمرانی مناطق و سازمان ها، سرگرم برنامه ریزی برای اجرای یک طرح موردی در همین زمینه هستند. در واقع کارشناسان مربوطه تلاش می کنند با اجرای طرح جدید، متوجه شوند که شرایط اجرای پروژه های پیاده راه سازی در سطح مناطق تا چه اندازه با دستورالعمل مورد اشاره منطبق است. براساس اعلام «مهندس شهرام باقری» مدیر کل اداره هماهنگی فنی و عمرانی مناطق و سازمان ها، طرح مذکور از ابتدای شهریور ماه سال جاری آغاز شده و به مدت ۲۰ روز در مناطق ۲۲ گانه شهرداری تهران ادامه می یابد. همانند طرح های موردی اخیر، علاوه بر کارشناسان این اداره کل، مشاورین همکار اداره کل هماهنگی نیز در دو پهنه شرق و غرب پایتخت در این طرح مشارکت می کنند.

حالا در حالی که پایتخت با گذشت ۱۱۵ سال از نخستین روزهای تأسیس بلدیة تهران صاحب دستورالعمل همسانی در رابطه با پروژه های پیاده راه سازی شده است، نحوه اجرای این دستورالعمل زیر ذر بین ناظران عالی اداره کل هماهنگی قرار می گیرد؛ کارشناسانی که امیدوار هستند علاوه بر نظارت بر پروژه های پیاده راه سازی مناطق، نکات مثبت و منفی دستورالعمل جدید را بررسی کنند تا در صورت وجود نواقص احتمالی، دستورالعمل مشخصات فنی و مقاطع همسان پیاده راه سازی مورد بازنگری های دقیق قرار گیرد.

این روزها تهران به یک کارگاه عمرانی بزرگ تبدیل شده است اما آنچه در این کارگاه بزرگ تولید یا اجرا می شود، تنها به پروژه ها و طرح های عمرانی محدود نمی شود. به طور مثال طی ماه های اخیر، دستورالعمل ها و اسناد مختلفی در قالب نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران تدوین و ابلاغ شده است؛ اسنادی که هر یک از آنها نتیجه بررسی مجموعه وسیعی از منابع و استانداردهای معتبر داخلی و بین المللی و نیز باز دیدها و ارزیابی های دقیق میدانی است.

البته ابلاغ و اجرایی شدن این دستورالعمل ها به معنای پایان ارزیابی ها نیست. به بیان دیگر روند اجرای سازوکارهای جدید در مناطق و سازمان های شهرداری تهران باید مورد پایش قرار گیرد تا دقیقاً مشخص شود که شیوه ها و روش های ابلاغ شده با چه دقتی اعمال می شوند و این امر تا چه میزان باعث کاهش هزینه ها و ارتقای کیفیت پروژه ها شده است. پیاده راه سازی یکی از مجموعه اقداماتی است که به ویژه از سال ۱۳۸۵ مورد توجه مدیریت شهری قرار گرفته و به موازات توسعه این بخش از اقدامات اجرایی، تدوین دستورالعمل های متناسب با آن نیز توسعه چشمگیری یافته است. در این راستا از ابتدای سال جاری دستورالعمل مشخصات فنی و مقاطع همسان پیاده راه سازی به عنوان یکی از اسناد نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران مورد تصویب قرار گرفت و به عنوان دستورالعملی لازم الاجرا ابلاغ شد. با گذشت چند ماه از اجرایی شدن این

۴

پس از ساخت ۴۰ کیلومتر تونل شهری دیگر در تهران که نیازمیرم سیستم حمل و نقلی است، ایده طبقاتی ساختن سایر بزرگراه ها و حتی برخی خیابان های اصلی شاید یک راهکار منطقی دیگر به حساب آید. متعاقب اتمام عملیات اجرایی بزرگراه طبقاتی آیت الله صدر که ورود فن آوری ساخت بزرگراه های اینچنینی با استفاده از قطعات پیش ساخته بتنی و نیز جرثقیل های عظیم الجثه به کشور را در بر داشته است، مطمئناً تکرار این تجربه در مورد دیگر بزرگراه های نیز دور از ذهن نخواهد بود. البته اینها همه به شرطی است که مطالعات اولیه حاکی از ضرورت ساخت بزرگراه های طبقاتی و نیز امکان اجرایی شدن آن ها باشد. اینکه زندگی در رو، سطح و زیر زمین جریان داشته باشد یک ایده تجربه شده در کشورهای توسعه یافته بوده و امکان بلوغ استعدادهای داخلی در زمینه احداث انواع معابر حمل و نقلی را مهیا می سازد.

۳

پل ها از جمله سازه های حمل و نقلی به حساب می آیند که ضمن افزایش سطح معابر ترافیکی، امکان تردد همزمان در مسیرهای متقاطع را فراهم می سازد. اما وقتی طول پل ها افزایش یافته و از یک تقاطع غیر همسطح به یک بزرگراه و یا معبر شریانی تبدیل می شوند، آن گاه باید از بزرگراه های طبقاتی سخن به میان آورد. به این ترتیب حرکت در روی زمین و نیز سطح زمین جریان یافته و بدون تعریض عرض معابر پیشین و همچنین فارغ از تملک املاک معارض، فرصت جدیدی برای تردد راحت تر خودروها فراهم می آید. بزرگراه طبقاتی صدر که اولین نمونه از این نوع بزرگراه ها به حساب می آید (چه به لحاظ تکنولوژی ساخت و چه از حیث ابعاد و ویژگی های پروژه) در واقع همان نقشی را دارد که تونل رسالت برای تونل های بعد از خود ایفاء کرد.

۲

سال ها بعد از آغاز نهضت بزرگراه سازی و در اواسط دهه ۷۰ خورشیدی، فکر ساخت یک تونل شهری به ذهن متولیان وقت مدیریت شهری خطور کرد. گرچه این ایده خیلی دیر و با گذشت نزدیک به ۱۱ سال از شروع عملیات اجرایی به ثمر نشست اما به هر حال تونل رسالت در سال ۱۳۸۵ تکمیل شد و البته سنگ بنای احداث تونل توحید و پس از آن، تونل نیایش و تونل امیر کبیر قرار گرفت. به این ترتیب جرأت سراغ گرفتن از طرح هایی چون تونل ۹ کیلومتری شهید صیاد شیرازی و نیز تونل های کمربندی تهران پدید آمد و طرح های مطالعاتی اولیه آنها آماده شد. به تبع تهران، حالا شهرهایی مثل شیراز نیز در صدد ساخت تونل های شهری برآمده اند تا با ایجاد معابر حمل و نقلی در زیر زمین، به سمت توسعه زیرساخت های شهری حرکت کرده و معضل ترافیک را ریشه کن سازند.

۱

در سال های آغازین قرن چهاردهم خورشیدی، ساخت خیابان در شهرها و نیز احداث خطوط راه آهن ریلی بین شهرها، یک بدعت و نوآوری در زمینه توسعه حمل و نقل شهری و بین شهری محسوب می شد. در این سال ها بعضاً تونل های جاده ای نیز در دل کوه ها حفر شد تا هیچ مانعی بر سر راه سفرهای برون شهری وجود نداشته باشد. روند ساخت خیابان ها و خطوط راه آهن ریلی البته مقطعی بود و برنامه مدونی برای گسترش آنها وجود نداشت. در سال های بعد و خصوصاً دهه های ۴۰ و ۵۰ خورشیدی بود که تب ساخت شریان های ارتباطی در شهرها و نیز بین شهرها بالا گرفت اما با این وجود بسیاری از طرح های تدوین شده توسط شرکت های خارجی مجال عینیت یافتن پیدا نکردند. وقفه ای که در این جریان رخ داد، حدود ۲۰ سال به طول انجامید.

بزرگراه ها و خیابان های طبقاتی آینده